



BAYARD

GROUPE 3

Très intéressant duel entre BALAS et FAVOLINI qui se termina de peu à l'avantage du Sétois (4'04"2) apportant ainsi une brillante victoire au Team des Meubles COMBES. BALAS à 7 dixièmes seulement (parvenait à réduire l'écart à 4 dixièmes dans la 2^e montée) devançant Georges ROUVIER vainqueur en 4'08"9 de la classe 2 (Alpine).

GROUPE 4

La pluie commençait à rendre la route légèrement glissante ce qui obligeait bien sûr les pilotes à rallonger les freinages. Si GREGGER était le favori avec le meilleur temps aux essais, il laissait la première place à FISCHABER qui améliorait son temps de seulement 5 dixièmes (3'47"). BIANCONNE se surpassait et enlevait une remarquable deuxième place en 3'52" devant BENABA qui a l'air de bien se familiariser avec sa puissante cavalerie.

Si BARTELS terminait 3^e dans un temps moyen, MARTIN Michel était l'auteur avec son Alpine d'une bonne performance en 4'03"1.

GROUPE 5 - 7

Si FERNANDEZ semblait être l'homme à battre, il fallait compter avec Marc POZET qui, après avoir soigneusement réparé la Chevron semblait décidé à faire un temps.

La coïncidence voulut que ces deux pilotes ne soient pas départagés car le chrono accusait 3'39" pour chacun. C'est VARESE qui prenait la 3^e place de peu devant ABT. MICI devait se désoler de voir passer ses collègues, puis maudire son assistance surtout lorsque l'orage éclata. GUIMELLI, qui réalise des progrès à chaque sortie, semble fort bien s'accoutumer à ce difficile apprentissage qu'est la conduite d'une Chevron. BELIN pour sa part était toujours ennuyé par sa pompe électrique. GACHE lui avec sa pompe d'injection. BERTET avec une Barquette Marcadier se distinguait avec un 3'58"5 devant la Sib de CANAUD. C'est BARIA qui enlevait la classe 1 avec son étonnante 4 CV spyder.



AUGIAS

Quel appétit ce Jean BENABA ! ▶

Ennuis avec la pompe électrique pour Jean BELIN



La pluie redoublant d'intensité, les spectateurs envahirent la route pour se mettre à l'abri, ce qui obligeait les organisateurs à interrompre la course. La pluie continuait très fort, la décision d'arrêter la course était prise. Seule la première manche serait prise en considération.

GROUPE 8-9

C'est donc sur la manche unique du matin que s'est jouée cette dixième course de côte d'Ampus, grande première de la saison de course de côte. Si le premier coup revient à MIEUSSET qui semble déjà en grande forme l'opposition sera dure et les places d'honneur chères. Les moteurs Ford Cosworth n'ont plus rien à prouver et les BMW Schnitzer semblent maintenant très au point et plus résistants, ce qui avec des châssis identiques (en particulier pour les March 742) donnera un certain piment pour la course au titre.



BAYARD avec sa seconde place termine à plus de 5 secondes de MIEUSSET mais il n'est pas impossible qu'il vienne jouer les troubles fêtes. MARTIN Yves réalisait un temps supérieur à celui de son meilleur essai pour avoir voulu monter des pneus à gomme trop tendre. MAUBLANC était aux prises avec une pression d'essence trop faible ce qui lui coûta cher pour le chrono.

Beaucoup de pilotes eurent leur lot d'ennuis, comme PIGNARD dont la batterie se mettait en court-circuit à chaque accélération, ou PECHAIRE qui dut terminer au ralenti, la mousse de son réservoir de sécurité ayant pompé près de 15 litres d'essence. Une petite astuce à savoir.

DAMAISIN toujours aussi fougueux réussissait un passage très audacieux dans une courbe rapide, le public connaisseur, lui réservait à la descente une chaleureuse ovation.

Dans les classes inférieures, c'est Jean-Claude SOLA qui fut le plus rapide des 1600 avec l'ancienne AGS F3. Le Parisien CHARBUY dans un style très volontaire et efficace enlevait une fois de plus les 1300 devant l'excellent VERGELY (pour 6 dixièmes) qui n'était pas en grande forme avec la grippe.

PEYON avec une monoplace de sa fabrication était accidenté le matin, fort heureusement sans dommage corporel.

Ce sont finalement 180 pilotes qui furent classés : un gros succès pour Ampus, signe de bonne santé pour le sport automobile. Un regret, tout de même : mettre plus d'une heure pour retourner à Draguignan alors que la même distance était couverte entre 5'37"8 le plus lent et 3'16"2 pour le plus rapide.

Un comble non ?